

A magyar–olasz kapcsolatok földrajzi dimenziói¹

PAP NORBERT²

Abstract

Geographical dimensions of the Hungarian-Italian relationships

The Hungarian-Italian relationship is one of the most important ones. This study investigates the Italian spatial structure from political geographic point of view, and its values in historical dimensions of the geographic research. The special feature of this relationship is the basis of the south-west corridor (the formal Hungarian geographical exit to the sea).

The recent survey pays attention to the institutional, commercial and cultural dimensions of the relations. The geographic concentration of the activity is meaningful. The majority of the cooperation is focused on Hungary in the Central-Hungarian Region (Budapest and its agglomeration). The Hungarian cities, counties and regions all over the countryside show less importance. The concentration in Italy is less characteristic, but it is focused in four regions (Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia-Giulia).

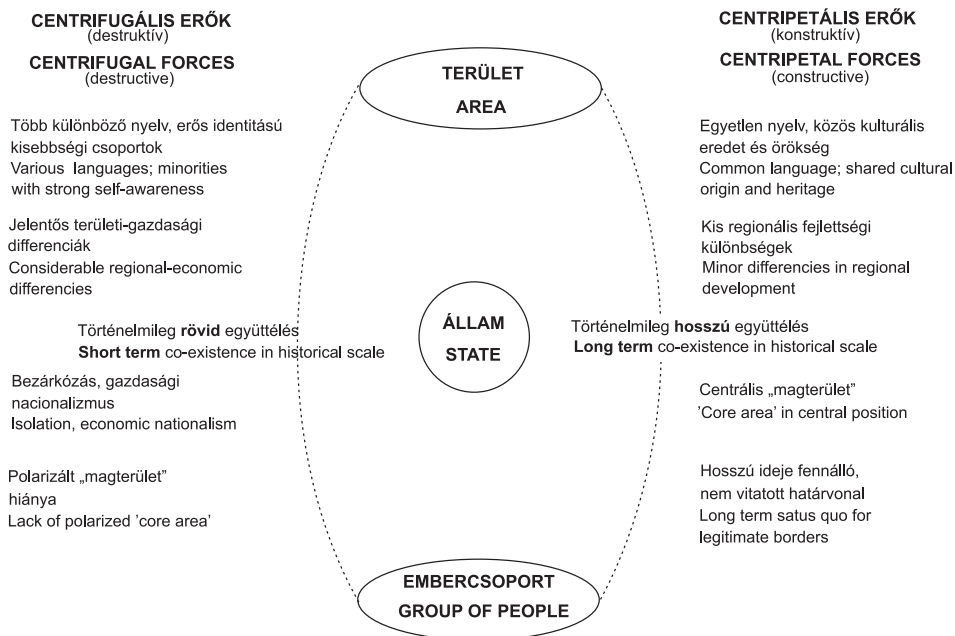
Bevezető

Az olasz államtérben ható centrifugális és centripetális erőket vizsgálva szembeszökő területi különbségeket, egyenetlenségeket figyelhetünk meg. Kirívóan nagyok a gazdasági, fejlettségi differenciák. Az ország településhálózata is mutat egy bizonyos bipolaritást. Jelentős számban élnek Olaszországban nemzeti kisebbségek. Közülük némelyik egységes etnikai tömbben él, etnikai alapú területi autonómiában, mások nagy számban, de erősen szétszórtan találhatók. Maga az olasz népesség is szignifikáns nyelvi, kulturális tagoltságot mutat.

A területi differenciák e halmazát azonban ellensúlyozni látszanak az autonómiák, a területi önkormányzatok rendszere, a fejlett infrastruktúra-hálózat, a területi munkamegosztás és a kooperációs kapcsolatok szövődése és az ezek fenntartásához kapcsolódó gazdasági és politikai érdekek. Mindezeken túl természetes határok övezik az országot, amelyek megváltoztatását az É-i szecesszinista politikai erők sokáig szorgalmazták. Az olasz regionális hatalmi szerep, és az európai integrációs tendenciák ezzel szemben éppen az egység fenntartását kívánták meg (1. ábra).

¹ A tanulmány az OTKA T 49291 számú, „A magyar–olasz kapcsolatok területi aspektusai” című kutatás keretében készült.

² Tanszékvezető egyetemi docens, PTE TTK Politikai Földrajzi és Területfejlesztési Tanszék, Pécs.



1. ábra. Centrifugális és centripetális erők a második ezredforduló idején. (Forrás: PAP, N. 2001)

Centrifugal and centripetal forces at the beginning of the 2nd millennium (Source: PAP, N. 2001)

Területi-gazdasági differenciák

Az É-i területeken, a korábbi századokban magas fejlettségű városi kultúra alakult ki, fejlett iparral, bankrendszerrel, szolgáltatásokkal, oktatási és művelődési intézményekkel. A terület közelsége az európai szívtérülethez a kereskedelmi útvonalként használt hágók előterében fekvő városokra gyakorolt egy nagyon kedvező hatást. A 19. sz. végén Giolitti modernizációs kísérlete az É-i területeken hatott, itt épültek meg pl. az Alpok előterében a kor legmagasabb technológiai szintjén álló vízierőművek. A Piemonte–Lombardia–Liguria térségben indult fejlődésnek az ipar, pl. az autógyártás, a kikötői iparok, ugyanakkor itt indult meg a mezőgazdaság korszerűsítése is, a Pó-alföldön.

Jórészt a Marshall-segélynek köszönhetően a 1940-es évek végére az olasz gazdaság talpra állt. Az 1950-es évek végének nagy „nekirugaszkodásával” ezek az ÉNy-i körzetek a félperifériából a centrumba jutottak. Az ún. olasz gazdasági csoda a legtágabban értelmezve 1951–1971 között zajlott le,

bár ezen belül is volt egy nagyon látványos szakasz az ötvenes évek végén, hatvanas évek elején, ami kitűnt az intenzitásával.

Ez az átalakulás elsősorban a Triangolo (Genova–Milánó–Torinó háromszög) területén hatott, ahol az országhatáron messze túl sugárzó ipari (és ezzel együtt pénzügyi, kulturális stb.) kapacitás halmozódott fel. Így az ország adminisztratív és szakrális központja, Róma mellett kialakult egy másik növekedési pólus, egy nem kevésbé jelentős gazdasági-pénzügyi központ, Milánó is. Ezek egymástól mintegy 500 km távolságban helyezkednek el.

A D-i területek elmaradottságának számos oka van. Ilyenek a kedvezőtlen természetföldrajzi adottságok, mint a szélsőséges hőmérsékleti és csapadékviszonyok, alacsony termőképességű, köves, terra rossa talajok, és az, hogy a Mezzogiorno területének 85%-át hegy- és dombvidék borítja. A kedvezőtlen körülmények ellenére a mezőgazdaság az aktív népesség magas arányát foglalkoztatja. Fennmaradt a latifundiális üzemi forma is. A modern ipar és szolgáltató gazdaság pontszerűen, elszigetelten fejlődött csupán. A társadalomban sok archaikus vonás fennmaradt. Az állami fejlesztéspolitika elsősorban egy pénzügyi alapon keresztül fejtette ki működését (Cassa per il Mezzogiorno, 1951–1987). A sikerek meglehetősen mérsékeltek maradtak. Az észak-dél különbség napjainkig, meghatározó módon fennmaradt.

Az 1980-as években egy újabb fellendülés (*take off*) ezúttal az ÉK-i és a középső régiók területén okozott jelentős növekedést, s ezúttal a kisvállalkozások szférájában produkált nagy export-sikereket. Ezzel újabb területi minőségi különbség alakult ki, amelyet a szakirodalomban „Harmadik Olaszországgént” emlegetnek (HORVÁTH Gy. 1993).

Államterület erősen polarizált, kettős magterülettel

Az Itáliai-félsziget két magterülettel (*core area*) rendelkezik. Ősi, centrális elhelyezkedésű magterülete Latium, Róma központtal. Ennek alapja Róma hagyományos politikai, kulturális szerepe Itáliában, valamint az ókorban játszott államépítő funkciója és az ehhez kötődő hagyomány. A jelenlegi olasz állam magterülete ezzel szemben a központi területtől jelentős távolságban, a Pó-alföld területén található. Az 1850-es és 60-as évek Risorgimento mozgalma ugyanis éppen Rómával szemben, a piemonti területről (Genova–Torino, utóbb még Milánó) kiindulva tudott győzelemre jutni. Itt alakult ki az a gazdasági, kulturális és katonai erő, amely lehetővé tette, nemcsak az egység kivívását, de az állam hatékony megszervezését is. Az olasz államot első évtizedeiben meglehetősen meggyengítő ellentét (a római kérdés) tulajdonképpen a két magterület közti rivalizálást jelentette. Az 1990-es évtized válságát vizsgálva ugyancsak felismerhető ez az ellentmondás (PAP N. 1998).

Az olasz városhálózat nagy múltra tekint vissza és talán emiatt is igen egyenletes. A városhierarchia csúcán két város áll, a három millió lakosú Róma és a másfél millió lakosú Milánó. A városhálózat arányos képet mutat, ugyanakkor Milánó agglomerációja kétszer akkora, mint Rómáé.

A határok

Olaszország a határok szempontjából szerencsés helyzetben van. Határait majdnem mindenütt a természet: a tengerpart és Európa legmagasabb hegyvidéke, az Alpok jelölte ki. A határokkal kapcsolatos korábbi viták és konfliktusok az É-i, tenger menti területekre irányultak. Itt nincs vitathatatlan, világos határvonal, ezeknek a területeknek a stratégiai jelentősége is nagy (Nizza, Trieszt és Fiume).

Az olasz állam eddigi történetében a főbb vitatott határszakaszok: az olasz–osztrák határ dél-tiroli szakasza (Trentino–Alto–Adige térségében), Isztria térsége, az olasz–szlovén határ (Gorizia térsége), Savoya és Nizza környéke, valamint a tengeri határok tekintetében a dalmát szigetek egy része.

Területi követelések napjainkban nincsenek a külpolitikai ágendán, ugyanakkor a tengeri határookra jelentős migrációs nyomás nehezedik (a Balkán, ill. a Földközi-tenger D-i térségéből). A fundamentalista iszlám terrorizmus a határőrizet (beleértve a repülőterek) újraértékelését veti fel.

A nemzeti kisebbségek

Az 58 milliós Itáliában a nemzeti kisebbségek a népességnek mintegy 5–6%-át adják. Az 1998-as nyelvtörvény 12 kisebbség nyelvét részesítette védelemben (szárd, német, friulán, albán, katalán, ladin, francia, provanszál, okcitan, görög, szlovén, horvát) Legjelentősebb kisebbség az 1,3 milliós szárd, politikailag legaktívabb a dél-tiroli német (osztrák) kisebbség, amely mintegy 300 ezer főt számlál Alto-Adige tartományban. Az ÉNy-i, határ menti területeken élnek a provanszálók és okcitanok, Valle d'Aostában pedig francia ajkú lakosság települt (összesen kb. 200 ezer fő). Ugyancsak É-on a határ menti területeket népesítik be a ladinok és friulánok (kb. 250 ezer fő), ill. Friuli-Venezia Giulia-ban a szlovén kisebbség (kb. 53–54 ezer fő). Horvátok (3000 fő) Molise-ben élnek évszázadok óta. A félsziget D-i részén, ill. Szicíliában, kisebb foltokban albánok (kb. 120 ezer fő) és görögök (kb. 30 ezer fő) is találhatóak (Puglia), akik korábbi telepések leszármazottai. Szardínia ÉNy-i részén, Alghera városának környékén él a mintegy 15 ezer katalán.

A modern idők jelensége az idegen vendégmunkások megjelenése az országban. Mintegy 1,1 millió külföldi érkezett ilyen céllal a Maghreb orszá-

gokból, Egyiptomból, Etiópiából, Szomáliából, Nyugat-Afrikából, ill. az utóbbi időben Albániából és a volt Jugoszlávia területéről. A vendégmunkások, ill. a gazdasági menekültek a nagyvárosokban, a kikötővárosokban (halászkok, hajósok, kikötői munkások), ill. a D-i országrész mezőgazdasági területein telepedtek meg (szezonn munkások). Az illegálisan az országban tartózkodókról nincs hiteles információ, számuk meghaladhatja a fél millió főt is.

Az olasz nemzeti egység kérdése

A kisebbségi kérdésnek van egy másik, kevésbé nyilvánvaló problémaköre. Az olasz népesség kevésbé homogén, mint más, hosszabb időt egy nemzeti keretben élő nép. Mind nyelvileg, mind kultúrájában erősen megosztott, aminek csak egyik oka a viszonylag rövid idejű történelmi együttélés.

A területi differenciák is jelentősek. Az egyes nyelvjárások nagymértékben különböznek egymástól. Legnagyobb különbségek a szigeteken tapasztalhatók. A Szicíliában és a félsziget D-i részén beszélt nyelvjárások esetében is mind a kiejtést, mind a szókincset illetően jelentős eltérést tapasztalhatunk az É-i és a középső területekkel összehasonlítva. Mindezekhez erős regionális identitás kötődik, ami a politikai küzdelmekben is szerepet kapott. Ezeket a különbségeket már az államrendszerben is elismerték, amikor a két nagy sziget és a három szárazföldi – jelentős részben nemzeti kisebbségek által lakott – régió (*regione*) autonómiát kapott. Az olasz irodalmi nyelv elterjesztésében a közép-európaihoz hasonló módon az oktatás, a televízió és a hadsereg játszotta a legnagyobb szerepet. Az 1998-as nyelvtörvény a dialektusok védelmét nem biztosította. Az 1990-es évek politikai felfordulása rámutatott a regionális tudatok politikai jelentőségére.

A nemzeti egység kérdésének egy másik aspektusa az Itálián túl élő olaszság kapcsolódása az anyaországhoz. Becslések szerint mintegy 50 millió olasz él a világ különböző részein, mint emigráns, vagy vendégmunkás. Legtöbben az Egyesült Államokban, Argentínában, Ausztráliában, ill. Nyugat-Európa több országában. Az anyaországi, családi kapcsolataik általában erősek. Jelentős részük nyelvi, kulturális szigetekben (szegregáció) él.

A szecesszionista mozgalmak és napjaink politikai rendszere

A nemzeti kisebbségek a peremterületeken hoztak létre kisebb, időszakosan szecesszionista programot is vállaló szervezeteket. Ezek a szervezetek nem jelentettek/jelentenek komolyabb fenyegetést az olasz állam területi egységére. Szervezeti rendszerük, tevékenységük viszont az 1980-as években mintát adott a szerveződő, autonómiát óhajtó ligáknak. Közülük is a legjelentősebbek

a német (*Südtiroler Volkspartei*) és a francia (*Union Valdôtaine*) szervezetek voltak, de létrehozták szervezeteiket a szárdok, és a Trieszt környékén élő szlovénok is (VALLAURI, P. 1994). Létrejött néhány kisebb, nem etnikai alapon szerveződött autonomista szervezet (pl. a *Moviment Comunita* Triesztben) is.

A ligák a mind nagyobb függetlenség jelszavát tűzték zászlajukra, a római bürokráciával szemben. Az elkülönülés alapja az eltérő sajátos út, identitás, amely mögött több évszázados eltérő gazdasági és kulturális fejlődés áll. Közülük a legismertebb és legerősebb jobboldali Északi Liga (*Lega Nord*) jelentős politikai szerepre és meglehetősen népszerűsége miatt tett szert az 1990-es években. Nagy sikereket ért el a helyhatósági választásokon, bekerült a római parlamentbe, és a Silvio Berlusconi vezette kormányokban pedig koalíciós partnerként vett részt. A retorikája az utóbbi években sokat szelídült, súlya is lecsökkent azzal párhuzamosan, ahogyan az államrendszerben a regionális elemek megerősödtek.

Úgy tűnt, hogy Olaszország lakosságának több, mint 80%-a magáévá tette az egységes olasz állam ideáját, ami az állam egységének a legfőbb garanciája. A lokalitások azonban jelentősebb szerepet, nagyobb teret követelnek maguknak a kialakuló új olasz államstruktúrában.

Napjainkban, a magyarországihoz hasonló módon, erőteljesebb a bal-jobb megosztottság, szocialista, kommunista, zöld erők állnak szemben a kereszténydemokrata és a nacionalista erőkkel. Utóbbiak mellett a Pó-vidék regionális érdekeit képviselő Északi Liga is felsorakozik. Ugyanakkor a politikai erők különböző térségekben erősek, így a pártpolitikának nem jelentéktelenek a területi aspektusai sem. A pártok helyét Olaszországban egyre inkább a változó tartalmú és összetételű pártszövetségek veszik át.

A nagytársági hely problémái

A 19. sz. során, sok tekintetben ellentmondásos körülmények között létrejött, hosszú időn át végletesen megosztott Itália nemzetközi szereplését napjainkig jellemzi az a politikai igény, hogy a világ meghatározó hatalmai között a helyét megtalálja. Ez a törekvés máig eredménytelen maradt. Ennek nem csupán földrajzi összefüggései vannak, de ezek nem jelentéktelenek.

Méret. Itália Európában Németországtól némileg elmaradva, Franciaországgal, és az Egyesült Királysággal hozzávetőleg azonos területi és demográfiai súllyal jött létre. A nagyhatalmi egyenrangúság igénye és az erre irányuló politika (a gyarmatbirodalommal rendelkező európai versenytársakhoz való méricskélés) gyarmatszerzési kalandokba, birodalomépítési törekvésekbe nyomta Itáliát. A Risorgimento „befejezése” az É-i határterületek (Isztria, Fiume, Dalmácia, Nizza környéke) mentén hódító területnövelő törekvésekbe, a demográfiai nyomás és a nagyhatalmi attitűd afrikai (Etiópia, Szomália, Líbia) gyarmatszerzési kalandokba sodorta.

Gazdasági potenciál. Az Európai Közösség alapító tagjaként, majd az É-i területek sikeres modernizációját követően a G8-as csoportba került. Gazdasági mutatóit tekintve az 1980-as évek végén egy időre az Egyesült Királyságot is maga mögé utasította. Az 1990-es évekre a lendület kifulladásra fordult, a gazdasági sikerek alapját képező olasz vállalatok nem tudták fenntartani piaci versenyképességüket, a nemzetgazdasági mutatók romlottak. Az olasz gazdaság az 1990-es évek gazdasági paradigma-váltását nem tudta jól kezelni.

Demográfia. Százmilliónál több olasz él a Földön, kb. 40%-uk az anyaországon kívül. Utóbbiak általában nem elszigetelten, hanem közösségekbe szerveződve élnek, családi köteleik pedig sok esetben a fél világon átívelve képeznek hálózatot. Ez a tényező az olasz nemzeti közösségnek jelentős előnyöket biztosít. Különösen az Egyesült Államokban élő olaszoknak erős a lobbierőjük.

Kulturális súly. Napjaink nemzetközi politikájában a kulturális erő növekvő jelentőségű. Az itáliai kulturális örökség és kulturális produktum valós súlyát a világban nehéz megbecsülni. Néhány számszerűsíthető mutató segíthetne (az UNESCO Világörökség listáján szereplő itáliai helyszínek, az aukciókon forgó itáliai mesterek műveinek aránya, az itáliai kulturális turizmus vagy kulturális gazdaság részaránya a világpiacon stb.), de különösebb számítások nélkül is világos, hogy ez a kulturális reprezentativitás az olaszok területi, demográfiai, gazdasági és ezzel összefüggésben a politikai súlyát is jelentősen meghaladja. A világon működő mintegy 90 állami kulturális intézet az olasz nemzeti reprezentativitás erős bástyája.

Stratégiai fekvés. A Földközi-tenger medencéje az elmúlt évezredekben többször is szerepet, jelentőséget váltott, egészében pedig geopolitikai jelentősége csökkenő tendenciát mutat. Rövidebb periódusokban ezzel ellentétes tendenciák is megfigyelhetők, ilyenkor a térség központi fekvésű és legjelentősebb hatalma, Itália is felértékelődik. Mint a geopolitikai fejezetben ezt részleteiben is kifejtettük, időszakonként az Észak–Dél (fejlett – fejlődő), máskor pedig a Nyugat–Kelet (tengeri – kontinentális, atlanti – eurázsiai, demokratikus – kommunista stb.) hatalmi játszmákban kerül előtérbe a térség. A nyugat-balkáni konfliktusokban való olasz részvétel, a migrációs nyomás („mediterrán Rio Grande”), az iszlámista terrorizmus veszélye, az energiabiztonsági problémák stb. keretében Itália mint egy fontos támaszpont, vagy mint egy fontos mellékhadszíntér vesz részt a folyamatokban (különösebb lelkesedés nélkül).

Olaszország nemzetközi tekintélye az utóbbi időszak sok tekintetben sikertelen, esetenként kifejezetten szerencsétlen akciói miatt jelentősen megkopott, a belpolitikai viták szerint sok esetben személyes, ill. vezetési hibák miatt. Fontosabbnak tűnik azonban a világos és következetes külpolitikai stratégia, és a belső külpolitikai konszenzus hiánya. Az erős belső politikai megosztottság, valamint az a körülmény, hogy a belső aszimmetriák kezelése ma is óriási erőfeszítéseket kíván, magyarázza azt, hogy Itália a nemzetközi küzdőtéren lehetőségei alatt teljesít.

A magyar–olasz relációt ebben a tágabb keretben szükséges értelmeznünk. Sem Olaszország, sem Magyarország számára a másik állammal kialakított kapcsolat nem képez prioritást. Annak ellenére, hogy mindkét fél tagja az Európai Uniónak és a NATO-nak, továbbá nincsenek a kétoldalú viszonyt megterhelő konfliktusok (sőt, a két nép viszonya kimondottan kedvező, egymás értékelése pedig pozitív), a kapcsolatoknak nincs olyan dimenziója, amely jelentős ütemű fejlődésről tanúskodna. Mérsékelt sikerek a gazdasági területen figyelhetők meg csupán, messze a lehetőségek alatt. Jelentős aszimmetria is megfigyelhető a két állam viszonylatában. A magyar érdekeltség érzékelhetően nagyobb, ez azonban nem mutatkozik meg az aktivitásban. A két állam közös külpolitikai prioritásai a Balkánhoz kapcsolódnak, ugyanakkor az alakuló magyar EU-s szerepvállalásból adódóan a magyar mediterrán politika alakításában is szükséges az álláspontok tisztázása.

A 2007-ben elkészült magyar Európai Külkapcsolati Stratégia tisztázza a magyar diplomácia előtt álló feladatokat, helyenként igen konkrétan, államonként, térségenként megfogalmazott célokkal. Olaszországot mint az EU egyik legjelentősebb tagállamát ebben a dokumentumban – a helyzetet némiképpen jellemző módon – viszont meg sem említik.

A stratégia létrehozása kapcsán elkészült és bemutatott háttér tanulmányokban, elemzésekben parciális formában jelenik meg, nem mint partner, hanem a nemkívánatos tendenciák példaterületeként (pl. a migrációs politika és az energiapolitika kapcsán jelenik meg). A magyar szubregionális kapcsolatok lehetséges alakítása kapcsán, ebben a dimenzióban az észak-olasz régiók megjelennek az osztrák, bajor, szlovén, horvát, szlovák stb. térségek mellett.

A magyar–itáliai/olasz kapcsolatok jellege és szemlélete

A történelmi kapcsolatok változó jellege

A magyar–olasz kapcsolatok a földrajzi gondolkodásban is sok tekintetben, és meglehetősen mély nyomokat hagytak. Az Isonzó/Soca völgyén át 898 őszén a velencei síkra leereszkedő K-ies viseletű lovascsapat Pannónia földjéről érkezett, s a Dráva, a Száva és a Muraköz felől nyomult D felé. Ezt az útvonalat, amelyet az elmúlt évszázadokban különféle, Itáliába benyomuló hódítók (hunok, avarok stb.) előszeretettel használták, eredetileg még a rómaiak építették ki és nevezték el *Via Postumia*-nak. Ettől kezdve viszont évszázadokra az ő nevüket fogja hordozni, mint a „magyarok útja”, másképpen a „*Strada Ungarorum*” (JÁSZAY M. 1982).

A 898 és 954 közötti időszakban az átvonulásokkal együtt 33 Itáliát érintő hadjáratról készült feljegyzés. Ezek sorában a félsziget D-i részébe is eljutottak a kalandozó magyarok, általában mint valamely helyi hatalmasság

szövetségesei. Így a térségről alapos ismeretekre tettek szert, továbbá jelentős mennyiségű „ismeretet közvetítő anyagot” (zsákmányt), továbbá hadifogolyként, rabszolgaként itáliaiak sokaságát szállították újonnan szerzett hazájukba. A korabeli itáliai kultúráról átfogó ismeretekkel rendelkeztek és az „európai integrációjukban” ezekre támaszkodni tudtak.

Az olasz földrajzi névanyagban fennmaradtak ennek az időszaknak az emlékei. Lóngara (Vicenza mellett), Ongarina (Verona mellett) és Vogarisca (Gorizia mellett) egyaránt a magyarokról származtatja nevét. Még évszázadokig használták a „magyar gázló”, „magyar kikötő”, „magyar part”, „magyarok táborra”, stb. kifejezéseket Észak-Itália egyes vidékein, Bologna és Mantova egy-egy külvárosát pedig még a 13. sz.-ban is Ungariának hívták (JÁSZAY M. 1982).

A kultúrtörténeti emlékek sora is tovább őrizte a magyar kalandozások egyértelműen negatív nyomát. Így pl. az olasz nyelvű irodalom egyik legkorábbi, ekkor keletkezett verses emléke, a modenai városi őrség dala tartalmazta a híressé, hírhedtté vált könyörgést: „A magyarok nyilaitól ments meg (Uram) minket!”. A Strada Ungarorum végén, a Borostyán út kezdetén, az aquileiai román stílusú katedrális altemplomában található a bizonytalan eredetű, de valószínűleg kalandozó magyar harcost ábrázoló kép. A későbbiekben ez a negatív imázs, a kapcsolatok megváltozott jellegének megfelelően változott. A magyarság számára Itália tehát a honfoglalás kora óta viszonyítási pont a külgazdasági kapcsolatok terén. A kárpát-medencei megtelepedés dunántúli szakasza is a már említett itáliai felderítő hadjáratához kapcsolódott.

Az alapvető jelentőségű középkori szarvasmarha-kereskedelem megszervezésében a bizánci és a dél-német piac mellett a harmadikként jelent meg Észak-Itália. Később a kereszténység felvételével (amelynek emblematiszusa a velencei származású Gellért püspök/Gherardo volt) és a Rómához csatlakozással az ipar- és luxuscikkek kereskedelme is fellendült, amelyben Velence játszott a fő szerepet.

A magyar kora középkor folyamán (a 15. sz.-ig) folyamatos vetélkedés jellemezte a magyar–velencei kapcsolatokat, amelynek tétje a dalmáciai városok feletti uralom, azok adója, valamint a politikai és gazdasági jelentőségű tengeri kijárat kérdése volt. A vetélkedés mögött tágabb, stratégiai törekvésekből fakadó ellentét is meghúzódott. A korszak uralkodó magyar külpolitikai/geopolitikai törekvése a balkáni térnyerés volt. Ezt az időről időre területi következményekben is megnyilvánuló folyamatot jól kifejezték és az igényt fenntartották a magyar királyok ún. igénycímei. Velence – mint a korszak egyik nagyhatalma – erőteljes balkáni politikát fogalmazott meg, ezen a területen a két hatalom rivalisa volt egymásnak.

A korszak másik külpolitikai törekvése az ÉNy-i térség felől megjelenő hódítók elleni feltartó-, ill. védekező politika volt századokon át. A kortársak és az utókor nem tud elvonatkoztatni attól a tényről, hogy az eszményi útvonalat jelentő Duna völgye milyen szerepet játszott ezekben a folyamatokban.

A magyar külpolitikai törekvéseknek, ill. a Magyarországot érintő nemzetközi törekvéseknek a földrajzi értelemben vett fő tengelye az ÉNy–DK-i irány, amellyel mellett minden egyéb irány alárendelt szerepet játszott.

A vázolt fő vonulat mellett a más irányú (K-i. É-i és D-i), ill. a Kárpátokon túli területekkel esetlegesen alakult a kapcsolat (bár ezen belül a tatárjárásnak katasztrofális következményei voltak). Főként az Anjou-uralkodók idején erőteljes itáliai érdeklődés is jellemezte a magyar államot. Fellendült az Itáliába utazók forgalma is, akik főként a kultúra elsajátítása, katonai vállalkozásban (zsoldosként) való részvétel, tanulás és szakrális célokból keresték fel az félszigetet. Végül a Balkán felől megjelenő oszmán-török hódítás írja felül ezt a modellt.

A magyar–velencei háborúk Velence győzelmével zárultak le Luxemburgi Zsigmond uralkodása (1387–1437) idején. A feleket aztán összefogásra készíti a török előrenyomulás. Az ország mintegy harmada török uralom alá került és maradt mintegy másfél évszázadra. A maradék is két részre szakadt, az ún. Királyi Magyarországra, amelyet a magyarság által mindig is idegennek tekintett Habsburgok uraltak, és a török függőségbe került Erdélyi Fejedelemségre.

Erdély gyakorlatilag geopolitikai pufferzónába került és fenntartotta a korlátozott magyar államiséget. Külpolitikai érdeklődésében – protestáns uralkodóinak és elitjének orientációját követve – az É-i és Ny-i kapcsolati terület értékelődött fel (a szomszédsági politikán túl!), nem pedig a katolikus Itália. A Habsburg-uralom alatt álló Magyar Királyság az örökös tartományok segítségével tartotta távol Európa középső és Ny-i részétől fel a török hódítókat. A védekező, majd a felszabadító harcokban fél Európa segítségére szükség volt, és a szükséges erőforrásokat csak Közép- és Nyugat-Európából tudták mozgósítani. Itt a meghatározó kapcsolatok a katolikus németajkú területekkel alakultak ki.

A korábban egyre nagyobb súlyt kapott itáliai kapcsolat jelentősége visszaesett. Külpolitikai jelentőségét részben elveszítette, de a kulturális és gazdasági szerepe megmaradt, ha annak intenzitása csökkent is.

Az ellenreformáció időszakában nagy szerepet játszott a kapcsolat alakulásában a bolognai egyetemhez kapcsolódó *Collegium Ungaro-Illiricum*. Az intézmény 228 évig működött, hozzávetőlegesen fele horvát- fele magyar diáksággal, majd a felvilágosodott abszolutista II. József (1780–1790) számolta fel. A római *Collegium Hungaricum–Germanicum* szerepe is hasonló volt. Az ezekben az intézményekben tanult, állami és egyházi tisztségeket betöltő művelt emberfők az itáliai kulturális hatások elsőrendű közvetítőivé váltak Magyarországon és kapcsolt részein.

A felvilágosodás új korszakot képezett a magyar–itáliai kapcsolatokban is. A magyar költő Batsányi János szállóigévé vált sora („vigyázó szemetek Párisra vessétek!”), új, a korábbiakat felülíró eszmei viszonyítási pont lett.

A 18. sz.-ban a Habsburg Birodalomba integrálódott magyar területek újraformalizáltak gazdasági és kulturális kapcsolataikat Itáliával. Ez a kapcsolat a modernizáció előrehaladásával egyre intenzívebb lett, és a 19. sz.-ban egy újabb csúcspont következett be. A nemzeti szabadságharcok kulturálisan és politikai értelemben hozták közelebb a két népet, a közlekedési infrastruktúra fejlesztése (főként a vasút, ill. a tengerhajózás fejlődése) pedig gazdasági értelemben képezett erős kapcsolatokat. A szakaszt az első világháború (amelyben ellenséggént állt egymással szemben a magyar és az olasz állam), és a történelmi Magyarországot megcsonkító trianoni békediktátum zárta le. A két állam a korábbi „szomszédi” helyzetből „messze került” egymástól. A Fiume térségében némi túlzással etnikailag is összeérő, de államterületi szempontból tényszerűen kapcsolódó két országot egymástól a háború utáni rendezés több száz kilométer távolságra tolta el.

A két világháború közötti időszakban az újra szuverénvé vált magyar állam számára – a köztes-európai pufferzónából és az ellenséges szomszédállamok gyűrűjéből – az olasz gazdasági, politikai és kulturális kapcsolat jelentett valamiféle kiutat, mozgástere behatároltságából következően. A magyar–olasz viszonyban ez az időszak a legintenzívebb szakasz. Végül az újabb világegyezésbe együtt sodródtak bele, amelyből vesztesen kerültek ki, de sorsuk eltérően alakult, a bipoláris világ ellentétes táborába integrálódtak. A sors fintoraként „egymásnak kijelölt” ellenséggént teltek el a következő évtizedek. Ezalatt mindkét állam véghezvitt egy modernizációs programot. Itáliában piacgazdasági struktúrák alakultak ki, és az 1980-as évekre a világ legfejlettebb államai közé zárkózott fel. Magyarország modernizációja kevésbé volt sikeres és legalább annyira ellentmondásos, mint a háromszor akkora területű és hatszor akkora népességű és erősen tagolt Olaszorszáé.

Az államszocialista-kor második felében az Alpok–Adria-együttműködés keretében olyan kapcsolatok, kooperációk alakultak ki szubnacionális szinten, éppen a dunántúli megyék részvételével a két ország között, amelyek államközi viszonylatban, az uralkodó geopolitikai ellentmondások miatt, elképzelhetetlenek voltak. Az együttműködés hozzájárult az 1988–1991 közötti orientációs és társadalmi-politikai fordulathoz.

Az ún. rendszerváltozás időszaka nemcsak a poszt-szocialista térség részeként Magyarországnak, de a hidegháborús logika által kimerevített politikai struktúrájú Olaszországnak is hatalmas megrázkódtatást okozott (Tangentopolibotrány, „Tiszta kezek” mozgalom) (PAP N. 1998, 2001). Az egységesülő európai gazdasági térségben történtek kezdeményezések (főleg olasz részről) és a két térség elkezdett közeledni egymáshoz, szubregionális szerveződésekkel kiegészítve (Pentagonale, Hexagonale, Közép-Európai Kezdeményezés). Az eredmények a várakozásokhoz képest azonban jelentősen elmaradtak. Az egyébként fejlődő kapcsolatok kulturális, politikai és gazdasági okok miatt a lehetőségek alatt teljesítenek, mind Magyarországon, mind Itálián belül jelentős területi diszparitásokkal.

Összegezve: a magyar–olasz külpolitikai reláció egy olyan ciklikusan változó kapcsolat, amelyben az egymás felé fordulás, a kapcsolatok fejlesztése a fő külpolitikai trendekhez képest az alternatíva keresését jelenti! A viszonyrendszerben a kulturális elemek szinte folyamatosan magas szinten reprezentáltak és a gazdasági kapcsolatrendszer is változó súllyal, de intenzív volt (PAP N. 2007).

Eltérő földrajzi szemlélet a magyar és az olasz geográfiában

A magyar és olasz középiskolai földrajz tankönyvek térszemlélet-különbsége

A viszonylag szűk körben forgatott szakkönyvek nem adnak képet arról, hogy a szélesebb társadalmi csoportoknak milyen a földrajzi gondolkodása, ill. milyen az egymásról alkotott képe. Ennek vizsgálatára egyfajta lehetőséget ad a társadalom többsége által igénybe vett és tartalmában is bizonyos állandóságot mutató középiskolai oktatás vizsgálata. Az alábbiakban összevetjük egy olasz és egy magyar középiskolai földrajzi tankönyv tartalmi elemzésén keresztül a két nép és állam egymásról alkotott képét.

Napjaink általánosan használt magyar középiskolai földrajz tankönyve (PROBÁLD F. 2002) Olaszországot az Európai Unió államai csoportjában mutatja be, a Vatikánnal egy fejezetben. A 226 oldalas, az egész Földet regionális tagoltságban tárgyaló kötetben négy oldal terjedelemben foglalkozik Itáliával (ezen belül a Vatikánt mintegy fél oldalban mutatja be). A szöveget egyetlen térkép egészíti ki, amely az Észak–Dél tagoltságot értelmezi a munkanélküliség és az egy főre jutó GDP alapján.

Az ország bemutatásában a gazdasági szempontok a hangsúlyosak. A főbb tartalmi elemek: a természeti adottságok; a gazdag és a szegény Itália kettőssége; az iparosodott É-i és az elmaradott mezőgazdasági jellegű D-i területek; néhány nagyváros gazdasági funkciókhoz kapcsolódó egy-két mondatos bemutatása; a Vatikán mint a világ legkisebb szuverén állama, műemlék-együttes és a katolikus egyház központja. Végül a kiemelt összegzés Olaszország gazdaságföldrajzi alapvonásait foglalja össze.

Összességében megállapíthatjuk, hogy a tankönyv némiképpen konzervatív szemléletben készült, a legjobb regionális gazdaságföldrajzi hagyományok szellemében. Ismeretei korszerűek és tárgyyszerűek. Ami kifogásolható benne és hiányzik belőle: túl kevés figyelmet szentel a társadalom „gazdaságon kívüli” problémáira.

Az olasz közföldrajzi gondolkodást szintén egy középiskolai tankönyvvel reprezentáljuk (ATLANTE GEOGRAFICO, 2005). A kötet más szerkezetben és szemléletben készült. A 222 oldalas munka erősen didaktikus szemléletű, és a magyar tankönyvnél komplexebb jellegű. Nem csak regionális áttekintést

ad a Földről, hanem általános földrajzi jelenségeket is értelmez. Az összehasonlíthatóság korlátai igen erősek.

Amiben összevethető a magyar tankönyvvel, az európai tér eltérő szemlélete. Magyarországot az ún. dunai térség (*la regione danubiana*) középső részeként kezeli. Ebben a területi egységben a további országok: Csehország, Szlovákia, és Románia. (Magyarországon is létezik egy hasonló fogalom, amelyhez némi historikus íz tapad: Dunatáj). A megfogalmazott térség sajátja, hogy északról lezárja a Balkánt (*la regione balcanica*). Tőle É-ra a Germán nagytérség (*la regione germanica*) helyezkedik el. Ebben Németországgal egy keretbe foglalt térségként jelenik meg Hollandia, Dánia és Lengyelország. Ilyen módon a tankönyv a mediterrán térségtől (Itáliától) É felé távolodva képez zónákat.

A Magyarországot érintő leírás rövid, tényszerű, a négy országot illetően hozzávetőlegesen egyforma terjedelmű, mintegy fél hasábos, a sztereotípiákat (*csikós, Hortobágy, Budapest*) erősítő fényképekkel és vázlatos térképi ábrával illusztrálva. A bemutatás a magyar földrajzi felfogás szerint némi-képpen felületesnek tűnik, ugyanakkor konzekvens, összehasonlítva a többi ország bemutatásával.

A két könyv összehasonlításával megvilágosodik egy-két jelentős különbség. A magyar térszemlélet Európában elsősorban K–Ny-i orientációjú, az olasz pedig jellemzően É–D-i. A dunai tér ilyen kitüntetett szerepe egy magyarnak furcsa. Ez leginkább a Habsburgok dunai birodalmát asszociálja, vagy még sokkal halványabban, annak alternatívájaként, a Kossuth által megfogalmazott Duna menti konföderációt. Az, hogy napjainkban ez a fajta térközösség nem élő, részben magyarázza a regionális keretben feltüntetett államok közötti számos feszültség (különösen a magyar–szlovák viszonyban és a nem sokkal jobb román–magyar relációban).

A közelmúlt politikai feszültségeinél azonban valószínűleg jelentősebb szerepet játszanak kulturális, civilizációs különbségek főként a nyelv (szláv, neolatin, finnugor) és a vallás (római katolikus, magyar református, evangélikus, görögkeleti stb.) területén. Hasonlóan fontosak a mentalitásbeli és fejlettségi különbségek, a politikai kultúra különbözőségei stb. A szubregionális csoporttudat gyenge, mégis a magunk megkülönböztetése inkább egy K–Ny-i tengely mentén történik (l. „Visegrádi országok”), semmint egy É–D-in (l. viták Délkelet-Európa mint területi kategória kapcsán). A Duna mint összekötő kapocs napjainkban a csekély hajóforgalom miatt kevésbé megélhető, a vízlépcső-viták (Bős-Nagymaros) miatt a megosztó jelleg ellenben erősebb.

A másik komoly különbség a földrajzi szemlélet eltérő jellegében van. A magyar földrajzoktatási hagyományban nagy jelentőségű a gazdaság szerepe és a társadalom egyéb jelenségeit ennek alárendelve értelmezi. Az olasz földrajzban a kultúrföldrajzi vonások és a természeti környezethez kapcsolódó érzékenység sokkal erősebbek. Tehát a magyar és az olasz olvasó számára a földrajz

nagyon különböző tartalmakat jelenít meg. A fenti megállapítások megfelelő kezelése érdekében szükség van a geográfia helyének értelmezésére az olasz és a magyar általános műveltség ideájában is. Tapasztalatunk szerint jelentős különbség figyelhető meg a műveltségi prioritások területén. Ez a geográfia területén markánsan megjelenik. A művelt magyar emberfő ideájában egy leg-alábbis topográfiai tájékozottság a világban alapvető jelentőségű. Ezzel szemben Olaszországban a földrajzi tájékozódással kapcsolatos igény sokkal kisebb.

Mental map-vizsgálatok a magyarok Olaszország-képéről

A befogadó, tanuló, olvasó, utazó közeg oldaláról vizsgálandó a *mental mapping* geográfus kutatói (BAJMÓCZY P.–CSÍKOS J. 1997; MICHALKÓ G. 1998; LAKOTÁR K. 2007). Az egyik első releváns felmérést a BAJMÓCZY P.–CSÍKOS J. szerzőpáros végezte el 1994–1995-ben. Ők 28 európai országot vizsgáltak egy 148-as, egyetemistákból álló csoporton (mintán). Kitűnt, hogy a K–Ny különbség erőteljes a fejekben, a szomszéd államokkal kapcsolatos ellenérzések pedig jól kimutathatóak. Az eredményekből az is kitűnt, hogy az alap- és középfokú oktatás a célcsoport tagjainak kognitív térképén erőteljes nyomokat hagy.

Nem véletlen, hogy éppen a turizmusföldrajzi kutatásokban jeleskedő MICHALKÓ Gábor készített mentális térképeket középiskolai korosztályok körében, hiszen Itália kitüntetett szerepet játszik a magyarok turisztikai célú utazásaiban. A felvétel 1997-ben folyt, érettségi előtt álló középiskolások körében, egy reprezentatív mintán. A tanulmány arra keresi a választ, hogy milyen tényezők hatására döntenek a fiatalok utazási döntésükben. A pozitív beállítódás meghatározó, így azt kereste a kutató, hogy mi a célcsoport első gondolata Olaszországról, milyen nevezetességeket ismernek, és hogy milyen a kognitív térképük a félszigetről.

LAKOTÁR Katalin doktori értekezésében mintegy összefoglalja és aktualizálja a vonatkozó kutatásokat. A kutató a 14–16 éves korosztály kognitív térképeit vizsgálta, elsősorban a Magyarországgal szomszédos államokról, kiegészítő jelleggel a távolabbi európai országokról is. A felvétel reprezentatívnak tekinthető, lefedi az egész ország területét, a feldolgozás regionális keretben (7 régió) zajlott. A felmérés ideje 2004–2005 volt és több, mint 1200 kérdőív felhasználásával bonyolódott. Két kontrollcsoporttal dolgozott, egy 10–12 évesekből, és egy felnőttekből állóval. A kontrollcsoportok vizsgálata csupán csekély különbségeket mutatott ki. Némi óvatossággal az eredmények kiterjeszthetők a magyar népesség egészére is.

Megállapítható, hogy Európában nincs „fehér folt” az utazási térképen. A célcsoportból legtöbben Ausztriában jártak, ezt Horvátország, Olaszország, Szlovákia, Németország követi. A regionális megoszlás szerint is Olaszország minden régióban az élbolyban található, de sehol sem az első helyen. Nem

meglepő módon a kirándulási céllal tervezett utazásoknál Olaszország egy csoportban Franciaországgal, Nagy-Britanniával és Spanyolországgal a legvonzóbb országkörben foglal helyet. Megállapítható volt, hogy egyrészt a magasabb életszínvonal, a vonzó életstílus, másrészt a tengerhez kapcsolódó tényezők és a kiemelkedő kulturális jelentőségű objektumok állnak az utazási célú döntések hátterében.

Az Olaszország képpel kapcsolatos meghatározó fogalmak sorrendben az alábbiak: tenger, nevezetességek, Róma, olasz ételek, Velence, kultúra, mediterrán táj, vidám életstílus, pisai ferdetorony, Vatikán. A hosszabb tartózkodásra (tehát nem turisztikai céllal) tervezett utazásoknál mások a szempontok. Itt a jó fizetés, a jobb életkörülmények és a nyelvismeret minden más szempontot felülírnak. A fiatal korosztályoknál a nyelvtanulás igénye igen erőteljes. A választott országcsoport elején Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország, Németország, Spanyolország áll, de még olyan országok is szerepelnek alacsony említésszámmal, mint Ausztria, Görögország, Svájc, Hollandia és Horvátország.

Magyarországon a felmérésben szereplő középiskolai tanulók fele első idegen nyelvként az angolt tanulta, mintegy 40%-uk pedig a németet. Szükséges megjegyezni, hogy az olasz a franciával együtt, mint második idegen nyelv stabil pozíciókat vívott ki az iskolai oktatásban. (A 2001. évi népszámlálás adatai szerint az olasz nyelvet beszélők száma Magyarországon mintegy 60 ezer fő.). Érdekes az elutasított országok sora is. Ezek sorrendben Románia, Ukrajna, majd leszakadva Szerbia, Oroszország, Albánia és Bulgária. Érdekes elem, hogy Németország is többször megjelent a regionális elemzés során az elutasítottak „feketelistáján”.

Összességében megállapítható, hogy Olaszország megítélése pozitív a vizsgált célcsoport körében, azonban dominálnak a turizmussal, kulturális tartalmakkal kapcsolatos elemek, az olasz hétköznapok valóságáról, a társadalom képéről, a gazdasági folyamatok lényegéről viszont vajmi kevés képe van a fiatal magyar korosztályoknak.

A kapcsolatban résztvevő területek (utak, közlekedési pályák, közvetítő városok, a tengerhez vezető korridor)

Közlekedési összeköttetések, földrajzi dimenziók – a Dunántúl szerepe

A magyar állam történelmi magterületéről (a Visegrád, Veszprém, Fehérvár, Pest és Buda) a legfontosabb kereskedelmi út Itália felé DNY-i irányba vezetett és a fontos drávai átkelőhelyen, Ptujon (*Petovium, Potoj*) keresztül haladt az Adriai-tenger partjáiig. A szelíd dombsági jellegű pannon táj nem okozott nagyobb közlekedési nehézségeket. Csak a folyókon, patakokon való átkelés je-

lentett itt-ott problémát. Nagyobb megterhelést csak a Dinári-hegység vonulatai jelentettek. Rómába tartó zarándokok, a Velencei Köztársasággal üzletet kötni akaró kereskedők, marhahajtók és katonák használták a nehézkesen használható utakat, amelyekkel a Karszt kietlen, víztelen vonulatait kellett leküzdeniük. Végül leereszkedve a Kvarner (Kvarnerói-öböl) mediterrán partjaira, kiértek egy másik, a közép-európaiktól annyira különböző világba, amelynek mássága és színei, ritmusa és ízei ma is a meglepetés erejével érik a magyar utazót.

Magyarország számára napjainkban a DNy-i közlekedési korridor két fő célterületet tár fel. Az egyik az olasz területeket jelenti és a domináns közúti közlekedés számára a Budapest–Nagykanizsa–(Zágráb)–Ljubljana–Trieszt vonalon érhető el legoptimálisabban. Ennek infrastrukturális alapja az épülő magyar M7, a horvát Csáktornya–Zágráb autópálya, továbbá a szlovén autópálya az olasz Sezanáig. Az autópálya-lánc legnagyobb része ma már készen van. Vasúton a Venezia nemzetközi gyorsvonat teremt közvetlen kapcsolatot Budapest és Velence, ill. Róma között. A légiforgalmi kapcsolat Budapest–Róma (Fiumicino/Ciampino) és Budapest–Milánó között intenzív.

A másik célterület az Adria K-i tengerpartja, amelynek turisztikai célterületeit, ill. kikötőit (Koper, Rijeka) a Budapest–Zágráb–Károlyváros–Rijeka/Split autópályák tárják fel. Légi úton számunkra a Dubrovnik körüli dél-dalmát térség tárható fel. A kérdéskört részleteiben is ERDŐSI Ferenc tanulmánya tárja fel (ERDŐSI F. 2006).

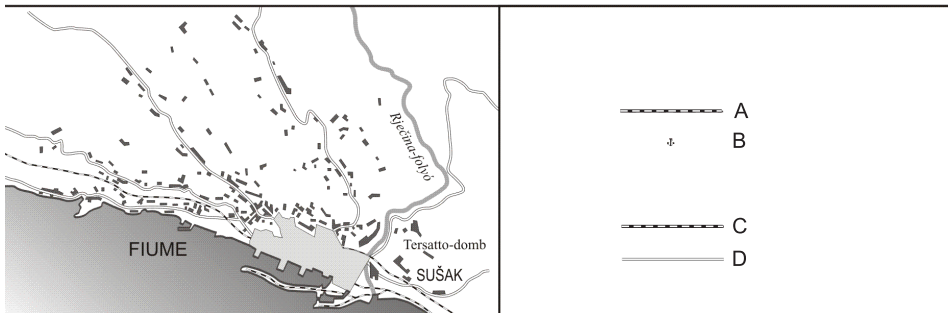
Magyar szárazföldi kijárat a tengerre

Napjaink Magyarországáé több más közép-európai államhoz hasonlóan szárazföldi (*landlocked*) ország, azaz nincs tengerpartja. Ez nem volt mindig így, és történelmi nosztalgiáinkban időnként megjelenik a magyar tengerpart emléke, amelynek relikviáival horvátországi nyaralások alkalmával találkozhatunk, itt-ott meg is élhetünk.

Az Adria környékén is vannak még olyan államok, amelyek belső területei rövid partszakasszal és földszávváé kapcsolódnak, vagy kapcsolódtak a tengerhez (PAP N. 2001). A történelmi időkben a következő korridorokat (tengeri kijáratokat) vehettük számba az Adriai-tenger É-i és K-i partján (2. ábra):

- az osztrák korridort, amely 1918-ig Trieszt és környékére futott ki (a Habsburg uralkodók 1366-ban nyitottak szűk tengeri kijáratot Ausztriának, a 19. sz.-ban pedig a magyar fiúmei vasúttal konkurálva építettek ki ide vasútvonalakat (1. osztrák Déli Vasút);

- a szlovén korridort, amely Koper kikötőjére és alig 30 km partszakaszra terjed ki. Jelentősége Szlovénia függetlenné válásával (1991) nőtt meg, a tengeri kijárat biztosításáért pedig tengerjogi vitákba bonyolódtak Horvátországgal;



2. ábra. A történelmi magyar állam tengeri kijárata (szerk.: PAP N. 2006). - A = fontosabb vasút vonalak, B = főbb kikötők. Lent balra: C = Fiume vasúthálózata, D = a városba vezető utak
 The maritim exit of the historical Hungarian state (ed. by PAP, N. 2006). - A = main railway lines, B = main ports. Bottom left: C = railway network of Fiume, D = roads running to the town

- a tiszavirág életű Krajnai Szerb Köztársaság tengeri kijárata;
- a bosnyák kijáratot, Neum kikötőváros környékét (stratégiai jelentősége van Bosznia-Hercegovina, ill. ellenérdekelt szempontból Horvátország számára);
- a jugoszláv korridor Crna Gorán át a jugoszláv államszövetség tagköztársaságainak biztosított tengeri kijáratot, amely főként a ma már szárazföldi ország Szerbiának volt fontos tengeri kijárata;
- végül a magyar korridor, amelynek kialakulását, jellemzőit és utóéletét az alábbiakban részletesebben elemezzük

Magyarország fekvése nem igazán kedvező, ami a világtengerekhez való kapcsolódás lehetőségeit illeti (PRINZ Gy. 1905; SCHINDLER M. 1913). A magyar állam egy kontinentális medencében alakult ki, minden irányban magas, közlekedési akadályt jelentő hegységek veszik körül. É-ra, K-re és DK-re a Kárpátok koszorúját tucatnyi hágó szakítja meg. Ny-i határainkon az Alpok vonulatai kezdődnek, DNy felé a Karszt vonulatai zárják le a medencét. A hegyek falán ÉNy-i és DK-i irányba csak a Duna völgye kínál átjárást. A Kárpát-medence vizeinek természetes lefolyása a Dunán keresztül a Fekete-tengerbe történik. Magyarország fő közlekedési tengelye hagyományosan és ma is (az államszocialista időszak negyven évétől eltekintve!) követi a Duna vonalát, ÉNy–DK irányban. A vízi közlekedés vonalát követte és követi ma is a vasúti és közúti infrastruktúra. A Fekete-tenger azonban Európa egyik kevésbé fejlett területén fekszik, és így az oda való kijutás révén csak mérsékelt előnyökkel számolhatunk. Az útvonal jelentősége az ellenkező irány, azaz a német nyelvterülettel való kapcsolatok fenntartásában állt és áll ma is.

A kapitalista piacgazdaság általános elterjedésével a 19. sz.-ban a magyar állam jelentős erőfeszítéseket tett a magyar tengerpartnak a belső medencével történő közlekedési összekapcsolása érdekében. Így épültek ki a Karszton keresztül a vasútvonalak, amelyek az árutermelő magyar mezőgazdaság termékeit (elsősorban a gabonát) a kikötőkbe, elsősorban Fiuméba, majd az olcsó tengeri útvonalon keresztül a világpiacra juttatták.

A történelmi Magyarországnak 190 km hosszú tengerpartja volt, és ezt a rövid kis tengerpartot is – az államterületen belül – egy legkeskenyebb pontján 48 km széles földszávon keresztül lehetett megközelíteni. Ez a terület – a Horvát Királyság részeként – egyike volt a magyar koronához legkorábban hozzácsatolt és legfolyamatosabban birtokolt területeknek.

A magyar államalapítás idején a magyar korona alá nem tartozott tengerparti terület. Az említett kijárat 1091-ben, I. (Szent) László uralkodása idején nyílt meg, Horvátország elfoglalásával (horvát történészi vélemények szerint önkéntes csatlakozással). Kálmán uralkodása alatt tovább folyt a László által megkezdett terjeszkedés, tengerparti városokat (Spalato, Tersact, Trau, Zara) és szigeteket (Arbe, Osero, Veglia) foglaltak el. A dalmátok a kereskedelem ellenlábás velenceiek ellenében szívesebben vállalták a szabad kereskedelmet biztosító magyar fennhatóságot. Biogradban (Tenger-Fejérvár) állították fel az első magyar kormányzóságot, és egyben ez lett az első magyar tengeri kikötő is. Ugyanakkor szükséges megállapítanunk, hogy nem valamiféle geopolitikai megfontolás, „magyar maritizmus” idézte elő a hódítást, hanem a kor jellegzetes dinasztikus politikája. A korridor formálisan már ekkor létrejött, funkcionálisan azonban csak a 18–19. sz.-ban kezdett működni. Hosszú évszázadokig az erre folyó kereskedelem jelentősége elenyésző maradt. A természeti környezet említett sajátosságai megakadályozták forgalmas kereskedelmi útvonalak kiépülését.

Az Anjou uralkodók, elsősorban Nagy Lajos uralkodása alatt Velence többször is próbálkozott a tengerpart visszaszerzésével. Először a zárai békekötésben (1358) mondott le Dalmáciáról és ismerte el a dalmát városok adriai kereskedelmének szabadságát. Raguza ekkor került a magyar korona fennhatósága alá. A következő háborút a torinói béke (1381) zárta le, amely megerősítette a *status quo ante-t*. Végül a velenceiek Zsigmond uralkodása alatt 1432-ben szerezhették meg 327 évi magyar fennhatóság után Dalmáciát. A korona fennhatósága alatt csak a Frangepán-birtokok maradtak: Tersact, Buccari és néhány sziget.

A magyar tengerpart legfontosabb városa Fiume volt, horvát nevét a 13. sz.-ban kapta (Riekae). Eredetileg a pólai püspökség tulajdona volt, később ajándékozás révén a Duinoi grófok birtokába került. Hosszú időn át volt véres viszálykodás tárgya, hol a Frangepánok, hol a Duinoi grófok szerezték meg. Amikor 1366-ban a megerősödő Habsburgok Karintia és Krajna megszerzése után a tengerpart felé terjeszkedtek, megszerezték a várost Trieszttel együtt (így létrejött az osztrák tengeri kijárat, korridor létesítése). Ettől kezdve, az Adria feletti uralom kérdésébe Ausztria is beleszólt. Fiume a 15–17. sz.-ban folyamatos háborúskodások színtere volt. Többször feldúlta Velence, félnie kellett a töröktől, az uszkok tengeri rablók-tól³, a spanyol örökösödési háború során pedig a franciák foglalták el.

Ez a viharos időszak a 18. sz.-ban ért véget, miután Velence hanyatlani kezdett a levantei kereskedelmi utak jelentőségének csökkenésével. A béke ugyanakkor a fejlődést is lehetővé tette. A Habsburg uralkodók a birodalom kereskedelmének felfuttatását többek között a tengeri kikötők fejlesztésével igyekeztek elérni. III. Károly megerősítette Trieszt és Fiume autonómiáját (1723), majd megépíttette az első karszti műutat, a Károly-utat. Mária Terézia folytatta apja politikáját. A tenger melléki területeket külön tartományba szervezte (*Littorale Austriaticum*), hogy optimálissá tegye a térségre vonatkozó állami gazdaságpolitika kereteit. Összességében azonban inkább Triesztet preferálta politikájában. Fiának, Józsefnek a javaslatára Fiumét Magyarországhoz csatolta, és mint *corpus separatumot* (a magyar koronához csatolt különálló testet) a magyar kormányzó igazgatása alá helyezte (1776). Céljuk az volt, hogy Magyarország terményeinek utat és ezzel új piacokat nyissanak, gazdasági fellendülést érjenek el a birodalom e részében.

A reformkorban a közvélemény érdeklődése a tengerpart irányába megélné. A kortársak a gazdasági, ipari fejlődés egyik kulcsát a tengeri közlekedés és Fiume mint kiviteli kikötő fejlesztésében látták. Különösen jelentős volt Kossuth Lajos hatása („Tengerre magyar!”). Tervek születtek a Fiuméba vezető vasutak kiépítésére. Kossuth és Széchenyi vitájából – milyen nyomvonalat válasszanak – az utóbbi került ki győztesen. A tényleges munkát a szabadságharc és az azt követő abszolutizmus megakasztotta. Fiume horvát igazgatás alá került. Az 1867. évi kiegyezés nyomán, sokévi huzavona után végül csak 1881-ben rendeződött a város közjogi helyzete.

³ A török elől, Boszniaiból az Adria partjára menekült irreguláris fegyveres csoportok. Lényegében a hajdukok megfelelői voltak a tengerparton. Egyikük, Jurisics Miklós, Kőszeg hős védője, a magyar nemzeti panteonba is bekerült (P.N.).

A vasútvonalak kiépítésére a „Fiume vagy Constanza?” dilemma keretében került sor. Vita folyt arról, hogy a magyar gabonát milyen útvonalon célszerűbb eljuttatni felvevőpiacára, Itáliába és Nyugat-Európába. A Triesztbe vezető osztrák pálya versenyétől félve egyes magyar gazdaságpolitikusok azt javasolták, a romániai Constanta kikötőjébe építsék ki a vaspályát. Az alföldi nagybirtokosok nyomására azonban, felmérve a körülményeket (sokkal hosszabb és így drágább vasúti szállítás, sokkal hosszabb tengeri szállítás, az orosz és a román gabona versenye) a fiumei kikötő mellett döntöttek. A Budapestet Fiumével összekötő vasúti pálya utolsó szakasza végül 1882-ben, a Nagyvárad-Fiume pálya pedig 1909-ben épült meg. Az 1910-es években terveket készítettek mind a kikötő fejlesztésére, mind pedig a vasúti pálya javítására (SCHINDLER M. 1913). A magyar kikötők száma gyarapításának – Fiume igen korlátozott fejlesztési lehetőségeinek figyelembevételével – is voltak szószólói (HAVASS R. 1902, 1906). Fejleszthető magyar kikötők építésének Dalmáciában voltak meg bizonyos földrajzi, ill. közjogi alapjai, a fejlesztés alapja azonban itt is egy megfelelő vasúti pálya kiépítése lett volna.

A rövidesen kitört világháború megakadályozta a tervek megvalósítását, a trianoni békekötés nyomán meghúzott új magyar-délszláv államhatár pedig végérvényessé tette a tengerpart elvesztését. Magyarország szárazföldi állam lett az ellenséges kisantant államok gyűrűjében. Mivel azonban a DNy-i stratégiai irány jelentősége fennmaradt, a magyar külpolitika vezetői Magyarország mozgásterének növelését az Olasz Királysággal való együttműködésben látták. A kapcsolattartás útja azonban részben áttevődött az osztrák államterületre. Ezt mintegy szimbolizálta az olasz–osztrák–magyar együttműködés (Róma–Bécs–Budapest tengely). A kapcsolatokat a továbbiakban nem földrajzi, gazdaságossági, hanem elsősorban politikai tényezők figyelembe vételével alakították. Ez igaz a két világháború közötti időszakra és a hidegháború idejére is.

A tudományos-technikai forradalom és a külgazdasági kapcsolatok jellegének átalakulásával jelentős változások következtek be a tengerhajózás jellegében, jelentőségében is. Az áruk, személyek és információk hordozóinak köre kitágult, belső rangsoruk jelentősen megváltozott. Átrendeződték a centrum-periféria viszony erővonalai is. Mindezek hatására egyes közlekedési irányok le, mások felértékelődtek, a forgalmi tengelyek jellege és jelentősége megváltozott. Magyarország számára jelenleg a következő 8 közlekedési tengely a legfontosabb (ERDŐSI F. 1996): *a*) a *nyugati* (Budapest–Bécs); *b*) a *délnyugati* (Adria-folyosó); *c*) az *északkeleti* (Borsod-Galíciái); *d*) az *északi* (Tátra-Krakkó); *e*) a *keleti* (Kárpátalja-Podólia); *f*) a *délkeleti* (Pontus-Levante); *g*) a *déli* (Szuezi), valamint *h*) a *délnyugati* (szlavón) tengely.

Ezek a tengelyek eltérő jelentőségűek és sajátosságúak. Tanulmányunk témája szempontjából a legfontosabb a *délnyugati* (Adria-tengely), amelynek szerepe és jelentősége a többi főirány között ma is kiemelkedő. Nem vonható kétségbe a *nyugati* főirány elsősége, amelyen jelentős forgalom bonyolódik nagy fajlagos értékű darabárukból, de fő jelentőségét az adja, hogy ez az or-

szág legjelentősebb innovációs folyosója (RECHNITZER J. 1993). Ezen keresztül áramlik be a fejlett technika és technológia, a know-how-k és licencek összesen körülbelül 70%-a (ERDŐSI F. 1996).

A nemzetközi „Adria-folyosó” sok szempontból hasonló jellegű, mint az előbb említett „nyugati korridor”. Ugyancsak fontos innovációs folyosó (RECHNITZER J. 1993), bár jóval kisebb kapacitású és forgalmú, mint a másik. Kevesebb és kisebb innovációs potenciállal rendelkező országokkal köti össze Magyarországot (Horvátország, Olaszország, Szlovénia). Mégis innen érkezik az input innovációk körülbelül 15%-a, és az összes többi hat kommunikációs irányból a maradék 15% (ERDŐSI F. 1996).

Magyarország ma kereskedelmét alapvetően az Európai Unió tagállamaival, ill. a szomszédos államokkal bonyolítja le. Ehhez a szükséges vasúti, közúti, belvízi hajó és a csővezetékes hálózat rendelkezésre áll. A tengeri szállítás igénye jelenleg elenyésző, távlatilag a közel-keleti kőolaj tengeri szállításának igénye merülhet fel, éppen az általunk vizsgált kommunikációs csatornán át (Adria-vezeték). Magának az „Adria-folyosónak” a szerepe alapvetően a fejlett olasz területekkel való kapcsolattartásban áll, amint korábban is egyik alapvető funkciója volt.

Magyarország integrálódása az európai, köztük infrastrukturális hálózatokba, a *négy szabadság* megvalósulása az általunk vizsgált problémákat új megvilágításba helyezte. A tengeri szállítás napjainkban az Unió harmadik országba irányuló külkereskedelmének mintegy 80%-át bonyolítja le. Ugyanakkor az EU-n belüli forgalom harmadát is ilyen módon rendezik. A közösségi közlekedéspolitikát a tengeri szállításnak, mint energiatakarékos és környezetbarát szállítási módnak prioritást ad. Így a Transzeurópai Hálózat részét képező kikötőket és az őket a szárazföld belsejéhez kapcsoló vasúti, közúti⁴ rendszereket fejlesztik és a jövőben is fejleszteni tervezik.

Magyarország közlekedésfejlesztési koncepciójában a sajátos nemzeti érdekeket hangolják össze az összeurópai tervekkel. Különös jelentősége van a Transzeurópai Hálózat a területünkön áthaladó elemeinek.

A szakirodalom az „Adria”-folyosó 8 összetevőjét különíti el. Alapja a két vasút, a Budapest–Nagykanizsa–Murakeresztúr–Trieszt (1) és a Budapest–Dombóvár–Gyékényes–Zágráb/Ljubljana–Fiume–Venece (–Róma) (2) villamosított nemzetközi vonalak. (Közülük az első Ro-La forgalomra is alkalmas.) A közúti közlekedés alapja a Budapest–Ljubljana autópálya, helyenként autóút (3). További részei a Budapest–Venece nemzetközi autóbuszvonal (4), a Budapest–Ljubljana–Milánó–Spanyolország/Észak-Afrika légifolyosó (5), és a Budapest–Ljubljana 10 szálas fényvezető kábel (6). A folyosó potenciálisan nagy jelentőségű energiaszállító is. A Krk-szigetről induló Adria kőolajvezeték (7), a jövőben fontos alternatíva lesz Magyarország olajjal való biztonságos ellátásában. Ugyancsak jelentős a Magyarországot Horvátországgal (Varasd) összekötő 120 kV-os magasfeszültségű villamos távvezeték (8) (ERDŐSI F. 1996, 2006).

⁴ Legkevésbé a közúti rendszereket, inkább a vasútiakat és a belvízi utakat (P. N.).

A Dél-Dunántúl mint potenciális közvetítő terület adottságai és DNY-i kapu funkciója

Az Adria és Itália felé a kapcsolati terület földrajzilag determináltan az ún. geográfiai Dél-Dunántúl. A Balatontól D-re a magyar országhatárig, ill. a Dráváig elterülő térség (a földrajzi „Dél-Dunántúl”) nem egyezik meg minden tekintetben a statisztikai területi rendszerben, ill. a területfejlesztés számára kialakított, három megyéből álló régióval. Ennek a közlekedési kapu (*gateway*) funkciókat potenciálisan hordozó területnek a kiterjedése Ny-i irányban kiterjed Zala megye DK-i részére, D-en pedig áterjed a határon, az ún. Baranya-háromszögre, Eszékig. Térkapcsolatai erőteljesek a főváros körüli magyar magterülettel, másodsorban a Dél-Alföld irányába. Hagyományos térszerkezeti szerepe közvetítő jellegű a Nyugat-Balkán és az adriai, itáliai térségek irányába. Ugyanakkor sajátos ellentmondása a térségnek, a közvetítő szerep mellett jelenlévő, szintén hagyományosan fennálló izoláció.

Az úthálózat többszörösen átalakult az uralmi terek változásával (HÓVÁRI J. 2006). HÓVÁRI János tanulmánya bemutatja a kialakult struktúrák változásának etnikai, társadalmi, kulturális tartalmát. Budapesttől kiindulva a Balaton partjai mentén elhaladva Nagykanizsa az utolsó közvetítő város DNY felé. Innen Zágráb–Károlyváros–Fiume, ill. Ljubljana–Koper felé halad az út a tengerig, ill. Trieszten keresztül az olasz területek felé. Egy másik, kisebb jelentőségű adriai kijárat az ugyancsak Budapesttől induló, de ezúttal a Duna mentén, Szekszárdon át, Pécsen és Eszéken, mint közvetítő városokon áthaladó út, Szlavonszki Brod, Szarajevó, Mostar, Metkovic, Ploce vonalon. A *gateway* funkciót vasútvonalak is támogatják, a közútitól kismértékben különböző, párhuzamos vonalakon.

A régió területszervezési szempontból előnytelenül megosztott. Nagykanizsa és környéke – a DNY-i közvetítő funkcióban Itália felé fontos szerepe volt és potenciálisan most is lehetne – az osztrák határra felfejlődött Nyugat-Dunántúl régió része. A Baranya-háromszög 1921 óta az Szerb-Horvát-Szlovén Királyság (az első, majd a második Jugoszlávia), napjainkban Horvátország része. A jelenlegi el-, ill. leszakadás nem elsősorban az államhatár léte, hanem a délszláv háborús konfliktus mocsarába való süllyedésének következménye (K-en a Duna bal partján az ellenséges Szerbia helyezkedik el, területén a háborús pusztítások, aknamezők, menekültprobléma, gazdasági ellehetetlenülés jelentik a fő gondokat).

A térség magyarországi oldalán a megyei struktúrák erősek, örökösük elsősorban a történelmi megyeszékhely, ma megyei jogú városok (Pécs, Kaposvár, Szekszárd, ill. Ny-on Zalaegerszeg). Népeségi, gazdasági súlyuknál, vezetőik politikai erejénél fogva a térségi folyamatokat ezek a városok határozzák meg. A szintén megyei jogú város, Nagykanizsa kisvárosi erővel vesz csak részt a folyamatok alakításában.

A városok és a megyék közötti, változó intenzitású rivalizálás és az ehhez képest kiegészítő kooperáció, a területi folyamatok meghatározó vonása. A metropol⁵ térségekhez való kapcsolódás mutatja a közvetítő szerepkörét a térségeknek. Nagykanizsa a két órás utazótávolság tekintetében inkább kapcsolódhatna Zágrábhhoz, mint Budapesthez, a többi nagyobb város inkább Budapest perimetropol régiójához tartozik. A metropolokhoz való hatékony kapcsolódást az infrastruktúra fejlesztésében fennálló jelentős lemaradás akadályozza.

A térség Európa és a Világ térképére a következőkkel kerül fel (PAP N. 2006, és 2007):

- az Európai Uniónak a balkáni területek felé közvetítő határtérsége,
- Közép-Európában a nukleáris ipar fellegvára (a paksi atomerőmű, Bataapáti és a Pécs melletti Boda nukleáris hulladéklerakói),
- a turizmus szerkezetének, jellegének átalakulását élő Balaton hátterterülete,
- Pécs Európa Kulturális Fővárosa 2010-ben,
- A Pécsi Tudományegyetem Magyarország legnagyobb és legintenzívebben fejlődő egyeteme,
- egyes agráradottságokkal (pl. villányi, szekszárdi és balatoni borok),
- érinti az V. európai közlekedési korridor,
- a VII. európai korridor (Duna) mentén helyezkedik el,
- egyike a legjelentősebb szociális problémákkal küzdő régióknak.

Napjaink és a közelmúlt reálkapcsolatainak sajátos mintázata

A magyar – olasz kapcsolatok napjainkban

A reláció spektruma széles. Kulturális, gazdasági, turisztikai, biztonságpolitikai területen egyaránt nagy hagyományúak és a közelség okán jelentős dimenziót érnek el. A kulturális kapcsolatok erős, régi, állami intézményi bázison (Budapesti Olasz Kultúrintézet, Római Magyar Akadémia), valamint önkormányzat-közi, egyetem-közi és személyes kapcsolatrendszer alapján alakultak ki. A kulturális cserében az olasz fél a zenével, operával, filmmel, irodalommal, képzőművészettel, a divattal és az olasz konyhával vesz részt. A magyar fél az olasz kulturális közéletben elsősorban az irodalommal és a szép magyar nőkkel van jelen. Az itáliai/olasz kultúrának Magyarországon viszonylag magas a presztízse, főként a humán értelmiség egyes köreiben értékelik magasra .

⁵ Metropol – a globális nagyvárosi hálózat része (itt Budapest és Zágráb), perimetropol városok – a metropol központtól maximum két órás utazó távolságra lévő, azzal szorosan összefonódott települések (városok) (PN).

A modern idegen nyelvek közül az angolt és a németet (34 ezren anyanyelvként) egy-egy milliós népesség ismeri, a sokáig államilag erősen támogatott oroszot, továbbá a hagyományosan tekintélyes franciát kb. 200–200 ezer, míg az olaszt, a hivatalosan nemzetiségi szlovákot és románt is nagy számban, egyenként kb. 100 ezren beszélik, értik (KSH, 2001). Összességében tehát az olasz nyelvismeret a magyarság körében, a hátrányok ellenére (nincs nemzetiségi bázisa, nem volt erős állami presszúra az oktatására és a globalizációs hatások sem erősítik helyzetét) kimondottan jó pozíciókkal rendelkezik.

A kulturális kapcsolatok intézményrendszere erős területi koncentrációt mutat. Magyarországon ez Budapestet jelenti, Olaszországban pedig Rómát és Milánót, tehát leképezi a településhálózat sajátos struktúráját a két országban. A két intézményrendszer sajátos tükörképe egymásnak, hozzávetőlegesen ugyanazok a funkciók intézményei jelennek meg.

A kereskedelem területén Olaszország Magyarországnak a kivitel területén a 3., a behozatal terén a 4. legnagyobb partnere. Ez az intenzív kapcsolat területi megoszlásban elsősorban az északi olasz régiókkal létesült, a déli régiókkal való kooperációnak nagyok a tartalékai. A magyar kapcsolat súlypontja a központi régió, elsősorban Budapest. A magyar export mintegy fele feldolgozott termék, több mint egyharmada pedig gépekből és szállítóeszközökből áll (1. táblázat).

Magyarországon az olasz érdekeltségű vállalatok száma kb. 2400, a befektetések értéke mintegy 2 milliárd euró. Olaszország a 8. helyen áll, a külföldi befektetők sorában. Jelenleg az olasz befektetések második korszakát éljük. A privatizációban érdekelt, az olcsó bérköltségre települt vállalatok, amelyek az 1990-es években voltak aktívak, ma már a délkelet-európai térség felé orientálódnak. Az új olasz befektetők a kedvező földrajzi pozíciót értékelik és a nyugatihoz képest még mindig versenyképesebb, magas színvonalú szaktudást keresik.

Új szempont az EU-csatlakozásunk után megnyíló strukturális támogatásokhoz való hozzáférés lehetősége is. A jelentősebb magyarországi olasz befektetések közé tartozik az Italgas (szolgáltatás), Agip (szolgáltatás), Boscolocsoport (szállodaipar), a Benetton (ruházat), SanPaolo-IMI (Inter-Európa Bank), Intesa BCI (CIB Bank), Iveco (autóbusz-gyártás), ENI (vegyipar), Generali (biztosítás), Pirelli (kábelgyártás), Zanussi (háztartási gépek), Ferrero (édességipar), valamint a Sole (tejipar). Ugyanakkor az olasz vállalkozások zöme gyakorlatilag családi méretű kisvállalkozás. Ez a magyarországi jelenlétük sajátosságait is meghatározza. Erős a tevékenység szervezésében az informális jelleg.

Az EU csatlakozás óta a magyar vállalatok – a bürokratikus nehézségek csökkenése miatt – aktívabbá váltak. Az olasz vállalkozások jelentős része kamarai szervezetbe tömörült (MOKK). Az ITDH⁶ irodát tart fenn Milánóban.

⁶ ITDH – Magyar állami kereskedelmi és befektetés-ösztönző szervezet.

1. táblázat. Olaszország és Magyarország főbb mutatóinak összehasonlítása. (szerk.: PAP N., 2006)

Mutató	Magyarország	Olaszország	A kettő aránya, ill. viszonya egymáshoz
Terület	93 030 km ²	301 308 km ²	1: 3,23
Népesség	10 millió fő	58,8 millió fő	1: 5,88
GDP (2006)	89,2 mrd Euro	1475,4 mrd Euro	1: 16,6
Igazgatási beosztás	19 megye +főváros 3175 önkormányzat	20 regione, 106 (2009-től 109) provincia 8801 communa	Részben hasonló felépítés, az elérő méret az oka a 2, ill. 3 szintnek. Fő eltérés Itáliában autonómiák jelenléte
Nyelvi megoszlás	A magyar nyelv a nyelvhasználatban 99%-os arányú és az asszimiláció előrehaladásával növekvő. A migránsok döntően a szomszédos államok magyar lakta területeiről érkeznek, jelentős kivétel a kínai bevándorlás.	Meghatározó az olasz nyelv, de jelentős kisebbségi nyelvekkel (szárd, német, friulán stb.), és növekvő számú kontinentális migránsokkal kell számolni. A regionális változatosság (dialektusok) is jelentős.	Az államnyelv szerepe meghatározó, ugyanakkor mindkét államban –eltérő mértékben – számolni kell hosszabb távon a nyelvpolitika változtatásával.
Etnikai megoszlás	Nemzetállami jelleg, kis létszámú német, szlovák és horvát kisebbséggel. A roma népesség aránya növekvő, (kb 0,5–0,7 millió).	Nemzetállami jelleg. Öt autonóm régió fejezi ki a kisebbségi helyzet jelentőségét. A migráció (ezen belül az illegális migráció) kezelése folyamatosan problémákat szül.	Mindkettő nemzetállam.
Főbb belső politikai törésvonalak, konfliktusok	Főváros–vidék Vallásos–ateista A modernizáció vesztesei – nyertesei	Észak–Dél Vallásos–ateista Klasszikus „bal–jobb” Belpolitikai extremizmus, terrorizmus hagyományos jelenléte. A szervezett bűnözés jelentős hatalmi pozíciói (mafia, camorra, n'drangheta stb.) a D-i területeken	Mindkét társadalom az európai perifériák modernizációs útját járja, ezért részben hasonlóak belső konfliktusai is. A különbségeket részben az államosodás eltérő folyamata, részben kulturális partikularizmus okozza.
Politikai és gazdasági blokk	Az Európai Unió tagja NATO-tag	Az Európai Unió tagja NATO-tag	Egy biztonsági, politikai és gazdasági blokkba tartoznak.
Külső konfliktusok	Alacsony intenzitású konfliktusok a magyar kisebbség helyzete miatt Szerbiával, Szlovákiával és Romániával Konfliktusok a szomszédos országokkal környezetbiztonsági problémák miatt A balkáni és a közel-keleti térség háborús konfliktusában katonákkal vesz részt (Koszovó, Irak és Afganisztán)	A balkáni és a közel-keleti térség háborús konfliktusában katonákkal vesz részt Illegális migrációs célterület a harmadik világ és a Balkán irányából. Energiabiztonsági problémák	Külső konfliktusai jelentős részben a közös NATO és EU tagságból, részben sajátos területi elhelyezkedésükből fakad.

A turizmus területén az együttműködés virágzik. A magyar turisták elsősorban az ország É-i területeit látogatják (tengerparti üdülőhelyek, sítereppek, történelmi városok). Az olaszok pedig főként Budapestet keresik fel hosszú hétvégék keretében. Az intézményi kapcsolatok (egyezmények, szakmai szervezeti együttműködés) kiépültek. A Magyar Turizmus Rt. 1996 óta hivatalos képviselőt tart fenn Milánóban.

Empirikus vizsgálataink alapján elmondható, hogy – a fent kifejtettek alapján – az itáliai vállalkozások esetében azok az államközi szintű intézményrendszer, amelyet Magyarország működtet, kevésbé hatékony. A kétségkívül nagy növekedési lehetőségeket csak egy helyi szinten erős, a kulturális, nyelvi, méretbeli sajátosságokat figyelembevevő, erősen személyfüggő, vállalkozás-ösztönző rendszer képes csak kihasználni.

Az olasz–magyar gazdasági kapcsolatok területi sajátosságai kapcsán a Magyar–Olasz Kereskedelmi Kamara adatbázisát értékeltük. Az adatbázisban szereplő kamarai tagvállalatok nem adnak ugyan az olasz–magyar viszonyrendszerrel egy reprezentatív mintát, de egy számottevő sokaságot képeznek (2. táblázat). A tagvállalatok döntően olasz tulajdonúak, olasz képviselőkkel, ügyvezetőkkel, de 80%-ban magyarországi székhellyel.

A magyarországi székhely-település 75%-ban Budapest. Budapest valódi súlya valójában még nagyobb, mert az egyéb települések között még több a főváros agglomerációjában található. Ez egy rendkívüli koncentráció, amely mellett az egyéb települési kör jelentősége elvész. A 23 MJV összesen reprezentálja a 8%-át csupán ennek a tagvállalati körnek. Ezen belül a regionális központok sem mutatnak átlag feletti aktivitást. A településhálózat egészében megfigyelhető még (a budapesti vállalatokon kívüli körből) a belső városgyűrű és a köztes térségek relatíve jelentősebb súlya a külső városgyűrű és köztes térségeik ellenében.

Az olaszországi székhelyű települési körben egy más típusú koncentrációt figyelhetünk meg. Az öt legjelentősebb, a táblázatban feltüntetett regione észak- és közép-olaszországi. A nagy gazdasági súlyt képező Lombardia, Emilia-Romagna és Veneto mellett, az ÉK-i, így a kapcsolatok alakítása szempontjából térracionális Friuli-Venezia-Giulia képezi az élbolyt. A székhelytelepülések körében Milánó súlya a legnagyobb. A további négy, a táblázatban szereplő település is a már említett régiókörből való (Lombardia, Veneto és Emilia-Romagna).

A magyar megyei jogú városok olasz kapcsolatai

A magyar városhálózat kiemelt csoportja az ún. megyei jogú városoké. Ez a város csoport jelenik meg a legmarkánsabban nemzetközi-kapcsolati területen. Külkapcsolataikban az olasz településeket a 3. ábra mutatja be. Sajátos következ-

2. táblázat. A MOKK vállalatai (összesen 287)

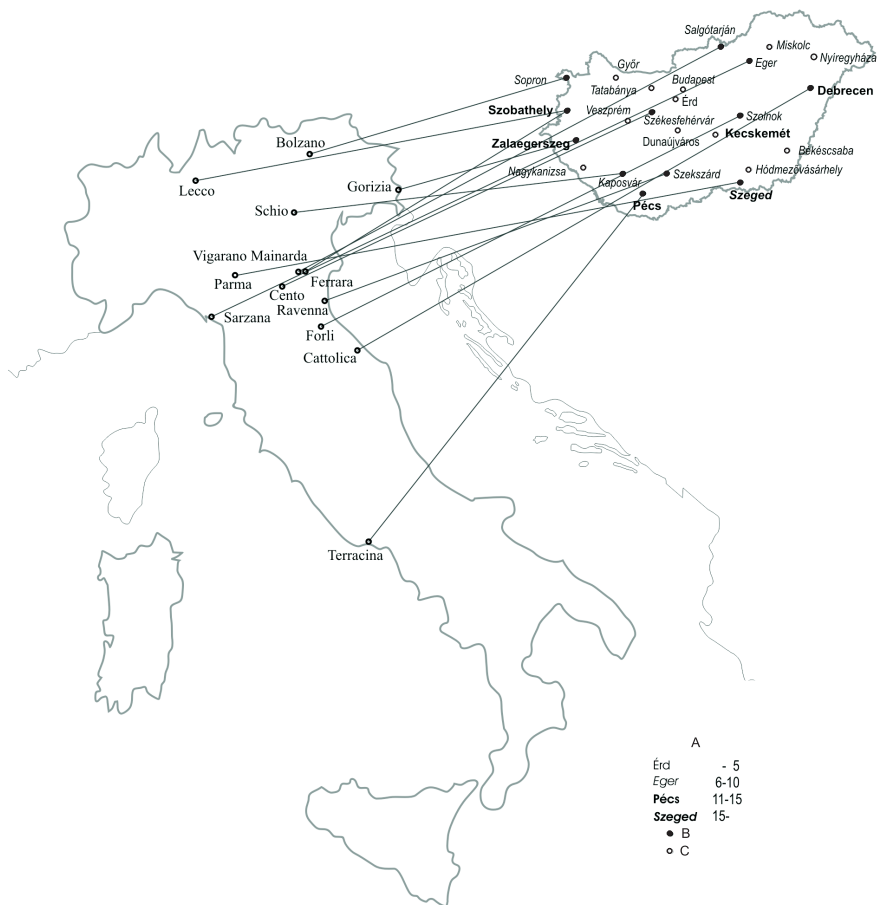
Helyszín	Mennyiség és arány (db, %)
a) Magyarországon bejegyzettek összesen:	227 (a MOKK 80%-a)
– Budapest	172 (a magyarországi tagok 75%-a)
– A funkcionális regionális központok (Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc, Győr)	7 (a magyarországi tagok 3%-a)
– más MJV	12 (a magyarországi tagok 5%-a)
– egyéb települések Magyarországon	36 (a magyarországi tagok 16%-a)
b) Az Olaszországban bejegyzettek összesen:	60 (a MOKK 20%-a)
c) Az öt legjelentősebben reprezentált régió Olaszországban:	
– Lombardia	15 (az olasz székhelyű tagok 25%-a)
– Veneto	10 (az olasz székhelyű tagok 17%-a)
– Friuli-Venezia-Giulia	9 (az olasz székhelyű tagok 15%-a)
– Emilia-Romagna	7 (az olasz székhelyű tagok 12%-a)
– Toscana	5 (az olasz székhelyű tagok 8%-a)
Összesen:	47 (az olasz székhelyű tagok 78%-a)
d) Az öt legnagyobb vállalkozásszámmal rendelkező város Olaszországban	
– Milánó	7 (az olasz székhelyű tagok 12%-a)
– Lecco	3 (az olasz székhelyű tagok 5%-a)
– Trieszt	3 (az olasz székhelyű tagok 5%-a)
– Pordenone	3 (az olasz székhelyű tagok 5%-a)
– Padova	3 (az olasz székhelyű tagok 5%-a)
Összesen:	19 (az olasz székhelyű tagok 32%-a)

Forrás: MOKK v. CCIU adatbázis alapján szerkesztette: PAP N.

tetés, hogy kapcsolatainkban – és a legjelentősebb magyar városok körében – az Emilia-Romagna-i települések dominálnak. A 14 jelzett kapcsolat fele ennek a régióknak a településeivel kötött. A további kapcsolatok is ugyanazon észak- és közép-olasz települési csoportban, ill. régióban jelentkeznek (Friuli-Venezia-Giulia, Veneto, Lombardia, Trentino Alto-Adige), amelyben a gazdasági kapcsolatok.

Összegzés

Az itáliai/olasz–magyar kapcsolatok alakulása sajátos és kölcsönösen pozitív mérlegű. A kapcsolatok jellege napjainkban inkább kulturális, gazdasági és csak korlátozottan politikai/biztonságpolitikai természetű. Nagyobb időtávban erősen hullámzó jellegű. Magyar részről általában a politikai, gazdasági mozgáster bővítése, az uralkodó külső befolyás csökkentése által motiváltak a kezdeményezések.



3. ábra. Az olasz–magyar testvérvárosi kapcsolatok. (szerk. PAP N. 2006). - A = testvérvárosok száma, B = testvérvárossal rendelkező, C = nem rendelkező megyei jogú város

Italo–Hungarian twin cities (ed. by PAP, N. 2006). - A = number of twin city connections, B = county towns with twin cities, C = without twin cities

A kulturális kapcsolatok kitűnőek, széles spektrumúak és kölcsönösen pozitív megítélésűek. A kulturális intézményrendszer kiépült és relatíve jól működik, azonban inkább csak humán értelmiségi csoportokat érint. Jelentős a szerepe a középiskolai nyelvoktatásnak is, az olasz, mint második idegen nyelv népszerű. Erős területi koncentráció mutatkozik az intézmények terén mindkét országban, Budapest, Róma és Milánó szerepe kiemelkedő.

A gazdasági kapcsolatok intenzitásának növelése, a kihasználatlan lehetőségek érvényesítése jó eséllyel bír, ehhez azonban az olasz kulturális sajátosságok, világnézet, vállalati – vállalkozási kultúra megértésére van

szükség. A Magyarországon kiépített befektetési és kereskedelem ösztönzési rendszer (amely a német, amerikai, japán, ill. általában a nyugat-európai térség főként nagyvállalati struktúráira szocializálódtak) nem tudja kezelni a földrajzilag közel fekvő, de sok kis vállalattal jellemzett olasz gazdasági érdeklődést.

A gazdasági kapcsolatokban Magyarországon a főváros és a központi régió szerepe a meghatározó, a vidéki térségek súlya nagyságrendekkel elmarad. A kapcsolati területként szolgáló földrajzi Dél-Dunántúl esetében az általános magyar hátrányokat tetézi a közlekedési, kulturális elszigeteltség, a követendő stratégia hiánya is.

Olaszországban nem véletlenszerűen alakultak a kapcsolatok, hanem jelentős területi koncentráció érzékelhető. Az északi, különösen az északkeleti és középső régiók érdekeltségét a kapcsolatok alakításában. Különösen Friuli-Venezia-Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, és Lombardia adják a magyar kapcsolatok fejlesztésének hátterét.

IRODALOM

- Atlante Geografico, 2005. – Giunti, Milano, 222 p.
- BAJMÓCZY P.–CSÍKOS J. 1997. Európai országok népszerűsége egyetemi hallgatók körében. – *Iskolakultúra*, 7. 6–7., pp. 71–77.
- BRAUDEL F. 1998. *Il Mediterraneo*. – Bompiani Editore, Milano, 282 p.
- BRAUDEL, F. 1996. *A Földközi-tenger*. I. kötet – Akadémiai Kiadó – Osiris, Budapest, 387 p.
- CASARI, M–PEDRINI, L. 1990. *Geografia del Turismo*. – Hoepli, Milano, 353 p.
- DUGGAN C. 1998. *Breve storia d'Italia*. – Piemme, Roma, 253 p.
- ERDŐSI F. 1995. Ágazati és regionális kommunikációföldrajz I–II. – JPTE, Pécs.
- ERDŐSI F. 2006. A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. – *Balkán Füzetek* No. 3. 124 p.
- FISCHER F.–MAJOROS I.–VONYÓ J. szerk. 2000. *Dél-Európa vonzásában*. – University Press Pécs, 405 p.
- FODOR F. 2006. *A magyar földrajztudomány története*. – MTA FKI, Budapest, 820 p.
- FRISNYÁK S. 2003. Fiume jelentősége a történelmi Magyarország gazdasági életében (1779–1918). – In: FRISNYÁK S.–TÓTH J. (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történelmi földrajza*. PTE TTK F – BGYTF Földrajzi Tanszéke, Pécs–Nyíregyháza, pp. 379–386.
- GÁLDI I.–HADROVICS L.–KARDOS T. 1942. *Magyar–olasz hatás a Balkánon..* – Magyar Külügyi Társaság Balkán Bizottsága, Budapest, *Balkán Füzetek*, No. 2.
- HAJDÚ Z. 2006. Fiume (Rijeka) kérdéséről. – In: PÁP N. (szerk.): *A Balatontól az Adriáig*. Lomart Kiadó – PTE Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp.103–110.
- HAVASS R. 1889. *Dalmácia visszacsatolása a Magyar Birodalomhoz*. – Budapest, Preszburg nyomda.
- HAVASS R. 1902. *Magyar impérializmus*. – Budapesti Hírlap. Separatum, Budapest
- HAVASS R. 1906. *Dalmácia*. – Divald, Stephaneum Nyomda, Budapest.
- HAVASS R. 1911. *A magyar–dalmát összekötő vasút jelentősége*. – In: *Különlenyomat a Földrajzi Közlemények* 39. 2. füzetéből, 21 p.

- HERCZEG E.–PAP N. 2004. A szlovén–olasz határ menti együttműködés sajátosságai. – In: PAP N.–VÉGH A. (szerk.): IV. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. A Kárpát medence politikai földrajza, konferenciakötet, Pécs, pp. 191–198.
- HERCZEG E.–PAP N. 2004. A szlovén–olasz határ menti együttműködés sajátosságai. – In: PAP N.–VÉGH A. (szerk.): IV. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia. A Kárpát medence politikai földrajza, konferenciakötet, Pécs, pp. 191–198.
- HORVÁTH Gy. szerk. 1993. Régiók és városok az olasz modernizációban. – MTA RKK DTI, Pécs, 384 p.
- HÓVÁRI J. 2006. Adriai és balkáni hatások a Balatontól a Dráváig. – In: PAP N. (szerk.): A Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó–PTE Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp. 43–58.
- JÁSZAY M. 1990. Velence és Magyarország. – Gondolat, Budapest, 413 p.
- KING, R. 1992. From Sick Man to Rich Man of Europe. – *Geography*, Vol. 77. No. 3. pp. 153–169.
- KISS A. 1975. Olaszország története 1748–1968. – Akadémiai Kiadó, Budapest.
- KURUC A. 1982. Tengerek földrajza. – Műszaki Kiadó, Budapest, 479 p.
- LAKOTÁR K. 2007. A 14–16 éves tanulók hazánk szomszéd országairól alkotott kognitív térképeinek tartalmi elemei. – PhD értekezés (kézirat), Pécs, 145 p.
- MELIS, R. 1997. *L' Italia delle regioni*. – TCI, Milano, 101 p.
- MICHALKÓ G. 1998. Mentális térképek a turizmus kutatásában. A magyar középiskolások Olaszország képe. – *Tér és Társadalom*, 12. 1–2. pp. 111–125.
- PAP N. 1998. Centrifugális és centripetális erők az olasz államtérben. – In: KUKOVECZ Gy. (szerk.): *A Mediterráneum szerepe az európai történelemben és politikában*. JATE BTK, Szeged, pp. 175–186.
- PAP N. 1999. Korridorok Köztes-Európában. – *Földrajzi Közlemények* 47 (123). 3–4. pp. 180–190.
- PAP N. 2001. Törésvonalak Dél-Európában. – PTE TTK Földrajzi Intézet Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, 183 p.
- PAP N. 2002. A szeparatizmus kérdésének földrajzi aspektusai Olaszországban. – In: TÉSITS R.–TÓTH J. (szerk.): *Dolgozatok a Pécsi földrajzi doktoriskolából*. Pécs, pp. 165–189.
- PAP N. 2006. A délnyugati korridor és jelentősége Magyarország életében. – In: PAP N. (szerk.): *A Balatontól az Adriáig*. Lomart Kiadó. – PTE TTK Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp. 9–32.
- PAP N. 2007. Az olasz–magyar gazdasági kapcsolatok néhány nézőpontja. – *Mediterrán és Balkán Fórum*, I. 1. pp. 2–9.
- PRINZ Gy. 1905. Magyarország fekvése a tengerhez. – Hornyánszky Kiadó, Budapest, 23 p.
- PRINZ Gy. 1916. *Harc a tengerért*. – A Magyar Adria Egyesület, Budapest, 59 p.
- PROBÁLD F. 2002. Regionális földrajz. – Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest, 226 p.
- SCHINDLER M. 1913. *Az Adria felé vezető útaink geográfiája*. – Pátria, Budapest 58 p.
- SOKCSEVICS D. 2006. A Horvát–Szlavón katonai határőrvidék problémája. – In: PAP N. (szerk.): *A Balatontól az Adriáig*. Lomart Kiadó – PTE Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp. 85–92.
- TRÓCSÁNYI, A. 2001. The linguistic pattern of the Hungarian population. – *Population Geography*, Vol. 16. No. 1–2, June–December 1994, Chandigarh, India, pp. 1–10.
- VALLAURI, C. 1994. *I partiti italiani da De Gasperi a Berlusconi*. – Gengemi Editore, Roma, 310 p.
- VÉGH A. 2006. A népesség etnikai összetétele a Drávától az Adriáig. – In: PAP N. (szerk.): *A Balatontól az Adriáig*. Lomart Kiadó – PTE Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja, Pécs, pp. 285–294.
- WESSELÉNYI P. 2006. Olaszthoni és schweitzzi utazás 1842. – *Kriterion*, Kolozsvár, 371 p.